

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4 | 2023 Wintersession der eidgenössischen Räte, 04.–22. Dezember 2023

Bern, 28 | 11 | 2023

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Zugfahren war noch nie so beliebt! Die Nachfrage beim Schienenpersonenverkehr hält unvermindert an und erreichte im [dritten Quartal 2023](#) einen absoluten Höchststand. Die öV-Branche hat sich als krisenresistent und anpassungsfähig erwiesen und in den letzten Monaten hervorragende Arbeit geleistet. Gleichzeitig verdeutlichen diese Rekordwerte den Ansporn der öV-Branche, die Attraktivität des öV weiter zu erhöhen und noch mehr Menschen in die Massenverkehrsmittel zu bringen. So dürfen wir uns auch auf die [zahlreichen Neuerungen](#) im Fahrplan 2024 oder die Aufnahme des Flughafens Genfs in das [SWISS Air Rail Streckennetz](#) freuen.

Die aktuellen Nutzerzahlen sind umso erfreulicher, weil die Herausforderungen in der öV-Branche vielfältig bleiben. So beeinträchtigt beispielsweise die Entgleisung eines Güterwagens im [Gotthard-Basistunnel](#) die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für die Schweiz und für Europa massiv. Bei verschiedenen Transportunternehmen führt die Suche nach qualifizierten Fachkräften bereits zu [punktuellen Einschränkungen](#) des öV-Angebots. Und das steigende Preisniveau erhöht die Kosten der öV-Industrie und der öV-Transportunternehmen, die gleichzeitig mit dem Spardruck der öffentlichen Hand konfrontiert sind. Als Teil der Lösung für die Mobilität der Zukunft muss der öV weiterhin genügend gefördert werden – dafür setzen wir uns bei der LITRA ein!

Weniger erfreulich verläuft die Situation im Schienengüterverkehr. Der Vorfall im Gotthard-Basistunnel, der wirtschaftliche Abschwung in Europa und die strukturell tiefere Qualität mit höheren Kosten im alpenquerenden Schienengüterverkehr haben dazu geführt, dass der Trend zu einem höheren Bahnanteil auf der Nord-Süd-Achse erstmals seit 2008 gebrochen wurde. Bei der LITRA werden wir beim demnächst erscheinenden Verlagsbericht des Bundes genau verfolgen, mit welchen Massnahmen der Bundesrat Gegensteuer geben will.

Und schliesslich wird der Bundesrat zu Beginn des nächsten Jahres die Botschaft zur zukünftigen Ausrichtung des Güterverkehrs in der Fläche ans Parlament überweisen. Aus Sicht der LITRA müssen der kombinierte Gütertransport und der Schienengüterverkehr zwingend gestärkt werden, insbesondere mit einer umfassenden Modernisierung des Rollmaterials. Es wird zudem ein zukunftsfähiges Netzwerkangebot im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nötig sein, mit einer befristeten Finanzierung sowie klaren Leitlinien, die einen fairen Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen.

Eine gute Lektüre und vielen Dank für Ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs!



Martin Candinas, Präsident
Nationalratspräsident 2022|2023

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Anpassung der Bahnausbau Schritte und Perspektive Bahn 2050
- CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024
- Abgeltungen des Bundes für den Regionalverkehr 2024
- Programm Agglomerationsverkehr: vierte Generation
- Nachhaltige Finanzierung der SBB
- Schifffahrt: zwei internationale Übereinkommen
- Stärkung der Eisenbahnachse Lausanne–Genf

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023

Anpassung der Bahnausbau-schritte und Perspektive Bahn 2050

Der Bund will die Bahn weiter stärken. Der Bundesrat hat deshalb die Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050 verabschiedet. In der Wintersession befasst sich der Ständerat als Erstrat damit.

Die Schweiz baut ihr Bahnnetz und -angebot stetig aus. Grundlage dafür bilden die vom Parlament beschlossenen und über den Bahninfrastrukturfonds finanzierten Ausbauschritte (AS). Im August 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Stand und zu Änderungen bei den Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050 ans Parlament überwiesen. In der Botschaft geht es vorrangig um Anpassungen an den bereits beschlossenen AS. Ausserdem wird dem Parlament mit der Perspektive Bahn 2050 die Langfriststrategie des Bundes für die Eisenbahn zur Kenntnis gebracht.

Perspektive Bahn 2050

Die Vision der [Perspektive Bahn 2050](#) ist es, die Stärken der Bahn effizient zu nutzen und durch die Erhöhung des Bahnanteils am Personen- und am Güterverkehr einen Beitrag zum Klimaziel 2050 zu leisten. Der Lebensraum und Wirtschaftsstandort Schweiz sollen gestärkt und die Entwicklung der Bahn auf die Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt werden. Die Stossrichtungen liegen schweremässig auf dem Ausbau der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen. Der nationale und internationale Verkehr über längere Distanzen soll dort ausgebaut werden, wo die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig ist. Im Güterverkehr liegt der Fokus auf dem Zugang zur Bahn über Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen.

Anpassungen an den beschlossenen AS

Mit der Botschaft beantragt der Bundesrat dem Parlament gleichzeitig Anpassungen an den beschlossenen AS und den damit verbundenen Verpflichtungskrediten. Die Anpassungen betreffen bereits beschlossene Projekte wie zum Beispiel den Vierspurausbau zwischen Zürich und Winterthur (Brüttenertunnel) oder den Zimmerberg-Basistunnel II. Hinzu kommen neue Projektierungen, die in den AS

2035 aufgenommen werden sollen. So beantragt der Bundesrat beispielsweise den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels auf durchgängig zwei Spuren sowie den Bau des Tunnels Morges–Perroy zur Kapazitätssteigerung auf der Achse Genf–Lausanne.

Insgesamt beantragt der Bundesrat dem Parlament gegenüber den bisher gesprochenen Krediten zusätzliche 2,6 Milliarden Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds. Zusammen mit den bereits beschlossenen Projekten in den laufenden Ausbauprogrammen (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB, AS 2025, AS 2035) investiert der Bund damit bis 2035 über 27 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes.

Beratung im Parlament und Ausblick

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat das Geschäft vorberaten. Sie ist mit den Vorschlägen des Bundesrats grundsätzlich einverstanden, beantragt ihrem Rat aber weitere Anpassungen an den AS mit entsprechender Erhöhung der Verpflichtungskredite. So soll im Rahmen des AS 2025 die Planung für die Entflechtung Pratteln fortgesetzt werden (+ 25 Mio. Franken). Beim AS 2035 beantragt die KVF-S, den Ausbau des Bahnhofs Ebikon explizit als Massnahme aufzunehmen (+ 100 Mio. Franken), den Morgartenring zu realisieren (+ 15 Mio. Franken), den Doppelspurausbau Tiefenwinkel zu projektieren sowie Studien zur Westschweiz vorzunehmen (+ 10 Mio. Franken). Mit knapper Mehrheit spricht sie sich dafür aus, weitere Projekte in der Westschweiz aufzunehmen, um Fahrplan-Verschlechterungen zu verhindern (+ 100 Mio. Franken). Der Ständerat berät das Geschäft in der Wintersession als Erstrat.

Der Bundesrat hat zudem für das Jahr 2026 eine weitere Botschaft mit dem nächsten grossen Ausbauschritt angekündigt. Anschliessend sei im Jahr 2030 wieder mit einer Botschaft zu rechnen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.055 Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Die Teilrevision des CO₂-Gesetzes setzt die Rahmenbedingungen für den Klimaschutz in der Schweiz bis 2030. Die Revision betrifft auch den öV. Der Ständerat behandelte das Geschäft in der Herbstsession 2023. In der Wintersession befasst sich der Nationalrat damit.

Die Revision hat zum Ziel, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis im Jahr 2030 gegenüber 1990 zu halbieren. Die Anpassung des CO₂-Gesetzes erfolgt ergänzend zum neuen [Klima- und Innovationsgesetz](#), das die langfristigen Klimaziele der Schweiz regelt (Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050). Letzteres wurde am 18. Juni 2023 von der Stimmbevölkerung angenommen.

Der öV ist für den Klimaschutz in der Mobilität ein wichtiger Teil der Lösung. Er ist bereit, weiter voranzuschreiten. Im Rahmen der vorliegenden Revision erfordert dies auch Fördermassnahmen.

Wichtigste neue Massnahmen für den öV

Mit dem angepassten CO₂-Gesetz soll der grenzüberschreitende **Schienepersonenverkehr**, einschliesslich der **Nachtzüge**, mit jährlich 30 Millionen Franken bis ins Jahr 2030 unterstützt werden. Die Gelder stammen aus Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten.

Im **Luftverkehr** ist eine Beimischpflicht für erneuerbare Treibstoffe vorgesehen. Bundesrat und Ständerat wollen eine eigenständige Quote einführen, angelehnt an die Vorgaben in der EU. Die Mehrheit der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-N) beantragt ihrem Rat aber, die Beimischpflicht über das Luftverkehrsabkommen mit der EU zu regeln. So soll sichergestellt werden, dass für Schweizer Unternehmen die gleichen Rahmenbedingungen wie für jene der EU gelten. Nicht umstritten ist, dass der Bund die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren Flugtreibstoffen fördern können soll. Zusätzlich soll ein Teil der Erlöse aus den Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten für CO₂-Reduktionsmassnahmen im Flugverkehr verwendet werden. Zukünftig müssen auf den Flugtickets zudem die CO₂-Emissionen angegeben werden. Die KVF-N beantragt neu, Privat- und Busi-

nessjets ab 5,7 Tonnen in der Schweiz mit einer Abgabe zwischen 500 und 3000 Franken pro Flug zu belegen.

Im **Strassen-öV und der Schifffahrt** werden noch über 5000 Dieselbusse und gut 140 dieselbetriebene Schiffe im konzessionierten Verkehr eingesetzt. Mit einer Anschubfinanzierung soll der Bund die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe unterstützen. Vorgesehen sind bis ins Jahr 2030 maximal 47 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt. Im regionalen Personenverkehr soll der Bund 75 % der Mehrkosten für die Investition in einen klimafreundlichen Bus übernehmen, im Ortsverkehr sollen es 30 % der Mehrkosten sein. Ebenfalls 30 % der zusätzlichen Investitionen soll der Bund für die Umrüstung oder den Ersatz von Dieselschiffen der konzessionierten Schifffahrt übernehmen. Angerechnet werden jeweils die Investitionskosten nach Abzug aller übrigen Fördermittel. Zusätzlich will der Bund eine verwaltungsexterne Koordinationsstelle für elektrische Antriebsarten im öV einsetzen.

Im Gegenzug zu dieser Förderung soll beim konzessionierten Personenverkehr auf der Strasse und auf den Gewässern die **Mineralölsteuerrückerstattung** gestrichen und somit ein klimapolitischer Fehlanreiz korrigiert werden. Gemäss Bundesrat und Ständerat soll dies per 2026 erfolgen. Die UREK-N beantragt, die Aufhebung auf 2030 zu verschieben, damit der öV Zeit für die notwendige und laufende Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe erhält.

Beratung im Parlament

Der Ständerat behandelte das CO₂-Gesetz in der Herbstsession 2023 als Erstrat. Seither hat sich die UREK-N damit befasst. Der Nationalrat berät das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.061 CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 Abgeltungen des Bundes für den Regionalverkehr 2024

Auf Grund der Sparanstrengungen des Bundesrats soll der regionale Personenverkehr (RPV) im Jahr 2024 weniger Abgeltungen vom Bund erhalten als im laufenden Jahr. Die beiden Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) haben in der Folge beantragt, den vom Bundesrat vorgeschlagenen Kredit um 55–60 Millionen Franken zu erhöhen. Die Finanzkommissionen von National- und Ständerat (FK-N und FK-S) lehnen dies jedoch ab und unterstützen den Vorschlag des Bundesrats. Das Parlament berät den Voranschlag in der Wintersession.

Die Angebote im regionalen Personenverkehr (RPV) werden gemeinsam vom Bund und den Kantonen bestellt und sind für die Mobilität in der Schweiz von grosser Bedeutung. Die beiden Staatsebenen vergüten den Transportunternehmen die geplanten ungedeckten Kosten. Dabei geht es um rund 1560 Linien von über 100 Transportunternehmen. Mit dem Voranschlag 2024 will der Bundesrat die Abgeltungen des Bundes für den RPV auf knapp 1,08 Milliarden Franken festlegen. Das sind 7,8 % oder rund 90 Millionen Franken weniger als im Budget 2023 (inkl. Nachtragskredit).

Für die beiden Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) geht der Bundesrat mit dieser kurzfristigen Einsparung zu weit: Aus ihrer Sicht darf es keine Kürzungen geben, die zu einem Abbau des öV-Angebots führen. Sie haben deshalb bei der FK-N und der FK-S beantragt, für den RPV 55–60 Millionen Franken zusätzlich vorzusehen. Die Mehrheiten in den beiden FK lehnen diesen Antrag jedoch ab – dies mit Blick auf die Bundesfinanzen und die Schuldenbremse. National- und Ständerat beraten und beschliessen den Voranschlag 2024 in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.041 Voranschlag 2024 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025-2027](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 Programm Agglomerationsver- kehr: vierte Generation

Mit der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr soll der Bund die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in 32 Agglomerationen mit 1,6 Milliarden Franken unterstützen. National- und Ständerat sind einverstanden, müssen aber noch eine kleine Differenz bereinigen.

Im Programm Agglomerationsverkehr planen Kantone und Gemeinden gemeinsam Lösungen für ihre Verkehrsprobleme, der Bund unterstützt sie mit Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die ihre wachsenden Herausforderungen im Verkehrsbereich und die Siedlungsentwicklung ganzheitlich, wirkungsvoll und effizient aufeinander abstimmen. Das Programm ist ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Raumentwicklung.

Für die vierte Generation des Programms beantragt der Bundesrat dem Parlament, alle 32 eingereichten Programme zu unterstützen. Insgesamt geht es um 4,25 Milliarden Franken, wovon der Bund 1,6 Milliarden übernehmen soll. 30 % der Bundesbeiträge sind für öV-Projekte vorgesehen.

Der Nationalrat nahm das Programm in der Sommersession 2023 an und ergänzte es mit einem zusätzlichen Projekt (Strassentunnel Moscia–Acapulco als Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese»). Der Ständerat stimmte in der Herbstsession zu, lehnte das zusätzliche aber Projekt ab. Daraufhin beschloss der Nationalrat, dass das Tessiner Projekt dem Parlament mit separater Botschaft zu unterbreiten sei. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat nun, dem Nationalrat zu folgen. Stimmt der Ständerat in der Wintersession zu, kann das Geschäft in der Schlussabstimmung definitiv angenommen werden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.033 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 Nachhaltige Finanzierung der SBB

Die finanzielle Situation der SBB hat sich infolge der Corona-Pandemie verschärft. Die SBB hat deshalb Sparmassnahmen eingeleitet. Zudem hat das Parlament eine Motion zur finanziellen Unterstützung der SBB angenommen. Der Bundesrat hat dem Parlament folglich eine Botschaft vorgelegt, um die Investitionsfähigkeit der SBB zu stärken und die Finanzierungsinstrumente des Bundes zu klären. Der Nationalrat berät die Vorlage in der Wintersession als Erstrat.

Vor der Corona-Pandemie erzielte die SBB positive Geschäftsergebnisse. Auf Grund zahlreicher wichtiger Investitionen nahm die Nettoverschuldung dennoch zu. Im Zuge der Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie erlitt die SBB ab 2020 umfangreiche Verluste im Fernverkehr, den sie eigenwirtschaftlich betreibt. Im Verhältnis zum Betriebsgewinn vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) stieg die Verschuldung der SBB ab 2020 deutlich über die vom Bundesrat festgelegte Zielvorgabe von $6,5 \times$ EBITDA. Die SBB hat deshalb Kosten- und Effizienzmassnahmen in der Höhe von rund 6 Milliarden Franken angekündigt. Die nun vorliegende Botschaft des Bundesrats enthält drei Massnahmen. Der Bundesrat will die verzinliche Nettoverschuldung der SBB bis 2030 wieder auf die Zielvorgabe reduzieren.

Vorschläge des Bundesrates

Die SBB kann sich nur beim Bund verschulden. Der Bund gewährt der SBB zu diesem Zweck rückzahlbare Tresoreriedarlehen zur Deckung ihres Investitionsbedarfs. Diese **Darlehen** führen zu einem Anstieg der Verschuldung des Bundes ausserhalb der Schuldenbremse. Der Bundesrat schlägt vor, dass der Bund der SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewähren darf (vorgesehene Schwelle: die Höhe der Nettoverschuldung der SBB zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Gesetzesänderung). Diese Darlehen über den Bundeshaushalt unterliegen der Schuldenbremse des Bundes. Schätzungen zufolge würden solche Darlehen frühestens per Ende des laufenden Jahrzehnts notwendig.

Zur Umsetzung der vom Parlament an den Bundesrat überwiesenen Motion (22.3008) schlägt der Bundesrat einen **einmaligen Kapitalzuschuss** an die SBB von 1,15 Milliarden Franken vor, dessen Höhe sich an den 2020–2022 erlittenen Verlusten der SBB im Fernverkehr bemisst. Dadurch reduzieren sich die Schulden der SBB und verbessert sich deren Investitionsfähigkeit.

Um die finanzielle Situation der SBB weiter zu verbessern, kann der Bund der SBB schliesslich eine Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr gewähren. Dies führt allerdings zu einer höheren Belastung des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Bundesrat möchte die **Liquidität des BIF** gewährleisten und damit die Finanzierung der geplanten Bahninfrastrukturprojekte sicherstellen. Er schlägt vor, dass der Maximalanteil von zwei Dritteln des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den BIF eingelegt werden soll, wenn dessen Reserven die angemessene Reserve unterschreiten.

Beratung im Parlament

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) unterstützt den einmaligen Kapitalzuschuss und die Massnahme zur Sicherung der Liquidität des BIF. Bei letzterem beantragt sie, die Höhe der angemessenen Reserve (300 Mio. CHF) explizit im Gesetz festzuschreiben. Den Systemwechsel bei den Darlehen des Bundes lehnt die Mehrheit der KVF-N hingegen ab und will beim geltenden Recht bleiben: Der Systemwechsel würde zu einer Konkurrenzsituation mit anderen Bundesausgaben führen, was für die Entwicklung des öV-Angebots nicht wünschenswert sei. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession als Erstrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.063 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen \(SBBG\). Änderung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 Schifffahrt: zwei internationale Übereinkommen

Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Genehmigung zweier internationaler Übereinkommen im Bereich der Schifffahrt: eines zu Haftungsfragen für die europäische Binnenschifffahrt und eines zur Verbesserung des Umweltschutzes der Binnengewässer. Der Nationalrat befasst sich in der Wintersession als Zweitrat damit.

Beim **Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)** handelt es sich um eine Neuauflage, die u.a. der Teuerungsentwicklung der letzten 30 Jahre Rechnung trägt. Der Ständerat beschloss in der Herbstsession 2023, das Übereinkommen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, den Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen zu erklären.

Im zweiten Fall geht es um die Erweiterung des **Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)**. Zusätzlich zum Verbot der Einleitung von festen und flüssigen Abfällen ins Wasser soll neu die Einleitung flüchtiger Schadstoffe verboten werden. Der Ständerat beschloss in der Herbstsession 2023, die Änderungen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, die Änderungen zu ratifizieren.

Der Nationalrat berät die Übereinkommen in der Wintersession. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) beantragt ihrem Rat, in beiden Fällen dem Ständerat zu folgen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.036 Genehmigung des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und zu der Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes und der Änderung des Übereinkommens über Abfälle in der Rhein- und Binnenschifffahrt](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2023 Stärkung der Eisenbahnachse Lausanne–Genf

Zwei gleichlautende Motionen aus National- und Ständerat verlangen Massnahmen zur Erhöhung der Redundanz und der Kapazität der Bahnlinie Lausanne–Genf. Die Massnahmen sollen in die laufenden Bahnausbauprogramme integriert werden. In der Wintersession berät der Ständerat die aus seinen Reihen stammende Motion.

Die Bahnverbindung Lausanne–Genf ist eine besonders stark beanspruchte Strecke. Kommt es zu Unterbrechungen, fehlt es an Alternativen. Jede Unterbrechung wirkt sich auf die Wirtschaft und die Versorgung der Region und darüber hinaus aus. Die Ziele der Motionen sind eine erhöhte Transportkapazität auf der Strecke und ein zuverlässigerer Betrieb in die übrige Schweiz.

Im August 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050 verabschiedet (siehe Artikel oben). Für die Strecke Lausanne–Genf schlägt er einen neuen Tunnel zwischen Morges und Perroy vor, um eine Ausweichroute zu schaffen. Aus formalen Gründen beantragt er deshalb die Ablehnung der Motionen.

Aus Sicht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) ist der erwähnte Tunnel nur ein erster Schritt. Sie beantragt ihrem Rat deshalb die Annahme der Motion, die im Ständerat eingereicht wurde. Der Ständerat befasst sich in der Wintersession damit. Der Nationalrat wird die in seinem Rat eingereichte Motion in dieser oder in einer nächsten Session behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.3668 Motion. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf](#)

[23.3725 Motion. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf](#)